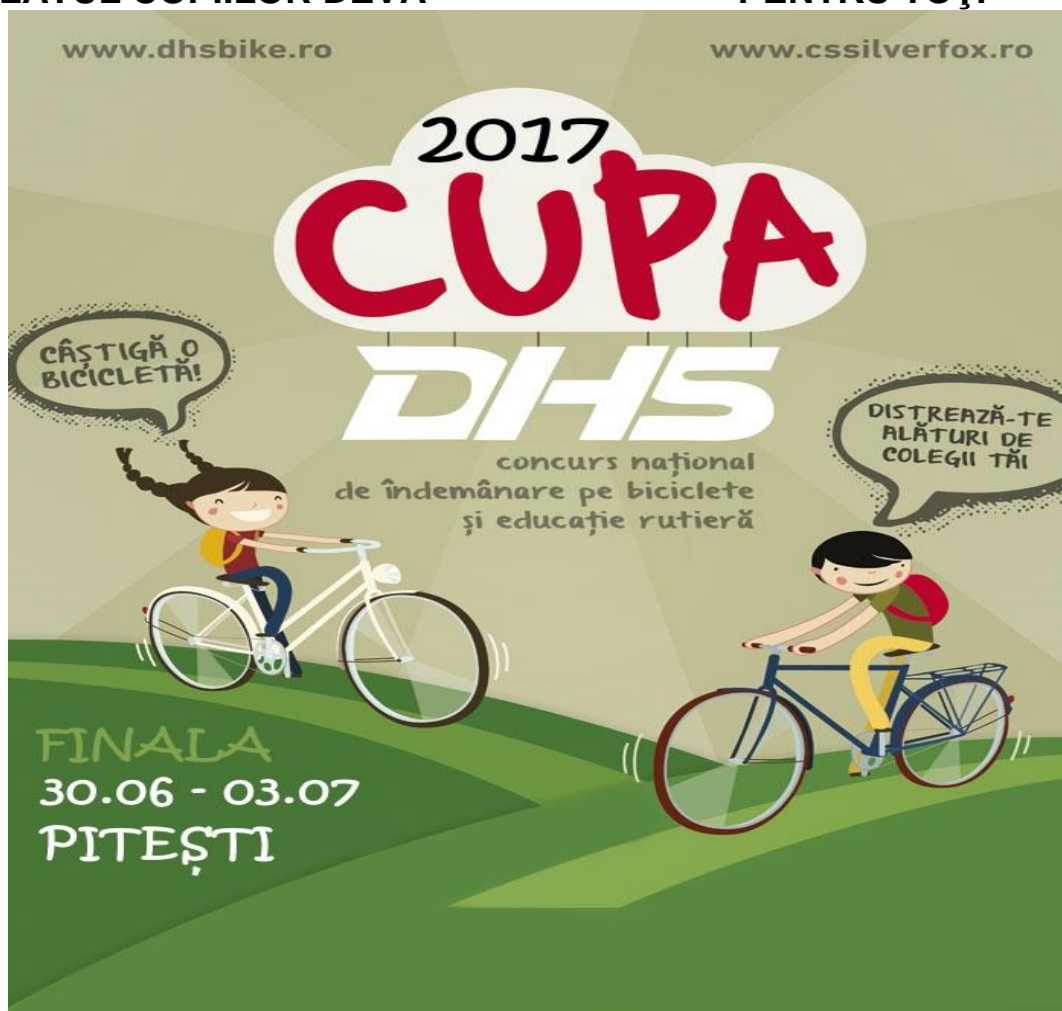


MINISTERUL EDUCAȚIEI
NAȚIONALE

MINISTERUL AFACERILOR
INTERNE

C.S. DHS SILVER FOX DEVA
PALATUL COPIILOR DEVA

FEDERAȚIA ROMÂNĂ SPORTUL
PENTRU TOȚI



REGULAMENTUL

CONCURSULUI NAȚIONAL
„CUPA DHS”
EDIȚIA a-VIII-a 2017

Istoria bicicletei



Interesanta poveste a bicicletei începe acum aproape două sute de ani, când un baron german s-a gândit să inventeze un mod mai simplu de a se deplasa.



Așa a apărut "mașina mergătoare pe două roți", apoi velocipedul și mai târziu bicicleta, atât de utilă și plăcută. Utilă mai ales pentru faptul că, în unele țări ca Japonia și China, din cauza aglomerației și densității populației, este aproape imposibil să circuli cu mașina.



Citind în continuare o scurtă istorie a bicicletei, veți afla cum s-a ajuns de la modelele de lemn, fără pedale, spițe, lanț, apărătoare sau alte accesorii, la bicicletele de curse performante și la cele de tip Mountain Bike, cu care "galopează" tinerii în ziua de azi.

1817 - Von Drais, un baron neamț, inventa prima bicicletă, sau prima "mașină mergătoare", pentru a se deplasa mai repede pe aleile grădinii regale. Bicicleta avea două roți egale, cu ghidon la cea din față, și era construită toată din lemn. Dar, oare, fără pedale, lanț și frâne, cum se mergea pe ea? Foarte simplu: te suiai, te împingeai cu picioarele în pământ, și-ți făceai vânt, exact ca la trotinetele din zilele noastre. Doar că bicicleta mergea câțiva metri, după care împinsul cu picioarele trebuia repetat. Acest model - numit și "drezina", sau "cal de plăcere" - nu a avut prea mare succes, deoarece, din cauză că era din lemn și îi zdruncina foarte tare pe cei ce încercau, nu se putea merge cu ea decât pe un drum foarte drept, fără denivelări. Și vă dați seama că acum aproape 200 de ani aceste drumuri nu prea existau, decât în grădinile palatelor sau în unele parcuri.

1865 - Apare velocipedul ("picioar iute" în traducere din limba latină), strămosul bicicletei. Făcut tot din lemn, mai târziu roțile fiind și din fier,

acest model a venit cu ceva nou: pedale fixate direct pe roata din față, care era puțin mai mare decât cea din spate. Nici această invenție pe două roți nu a încântat lumea, deoarece era la fel de incomodă ca și bicicleta baronului.

Iar mersul pe un drum de țară sau pe unul pietruit era atât de neplăcut, încât bicicletei de lemn cu pedale i s-a spus "zdruncinătorul de oase"!

1870 - 1890 - Bicicleta din lemn este înlocuită de cea construită în totalitate din metal, roțile fiind prevăzute cu cauciucuri foarte tari. Având pedalele fixate tot pe roata din față, fără lanț între roți, noua invenție arată foarte ciudat: roata din față, pe care era fixată și șaua, era mult mai înaltă în comparație cu cea din spate. Și a devenit tot mai mare, pe măsură ce constructorii și-au dat seama de un lucru foarte clar: cu cât era roata mai mare, cu atât se parcurgea o distanță mai lungă la fiecare pedalare. Această mașinărie a fost și prima care a purtat oficial numele de bicicletă. Modelul a fost o atracție între anii 1880 - 1890, deși costă foarte mult - echivalentul salariului mediu al unui muncitor pe șase luni. Și nu numai că era foarte scumpă, dar era și foarte periculoasă!

Toată greutatea fiind în partea din față, la orice oprire bruscă sau la lovirea roții de o piatră, bicicleta se răsturna în față. Iar cel ce mergea pe ea cădea de pe roata înaltă exact în cap! De aceea, pentru mai multă siguranță, a fost inventată tricicleta cu roți înalte în spate, special construită pentru femei. Cu ea se plimbau însă și doctorii, preoții, sau oamenii mai bogați, deoarece le dădea un aer de superioritate și eleganță.

Mai târziu, pentru a elimina riscul "căderii în cap", s-a inventat un nou model și mai interesant: bicicleta cu roată înaltă în spate. Ambele modele nu au rezistat însă prea mult, deoarece în scurt timp s-a trecut din nou la cele două roți egale, apărând în plus pedalele legate prin lanț și pneuri în loc de cauciucuri. Proaspăta inovație, ce făcea mersul mult mai confortabil, a fost adusă în 1887 de un medic veterinar irlandez, pe numele său John Boyd Dunlop. Tot el a inventat doi ani mai târziu pneurile pentru automobile, iar în 1890 a înființat una dintre cele mai mari companii producătoare de pneuri din lume: DUNLOP. Revenind la bicicleta cu pneuri (pneul este format din cauciuc și cameră, exact ca la bicicletele de azi), vorbim despre unul dintre modelele care a fost foarte apreciat la vremea lui. Astfel, femeile au trecut încet -

încet de la fustă și corset la o îmbrăcăminte mult mai lejeră, pentru a putea merge mai comod cu bicicleta.

Tot în această perioadă s-a format "Liga americană a oamenilor pe roți", care există și azi sub numele de "Liga Bicicliștilor Americani".

Trecând în secolul douăzeci, bicicleta nu a mai suferit mari schimbări față de modelele dinainte. Au apărut, rând pe rând, suspensiile, mai întâi la roata din față, apoi la cea din spate. Apoi, în 1910, pe măsură ce creștea cererea pentru bicicletele pentru curse, suspensiile s-au perfecționat, iar metalul greu din care era făcut cadrul și tuburile a fost înlocuit de alte metale mult mai ușoare. Mai mult, Iver Johnson, un constructor din statul american Massachusetts, a făcut o bicicletă specială pentru un ciclist celebru în acea vreme - englezul Major Taylor - sudând cele trei bare ale cadrului în forma de triunghi, pentru o mai mare rezistență la traseele de concurs foarte denivelate. În plus, la comanda ciclistului, coarnele ghidonului au fost îndoite, modelul acesta fiind, de fapt, prima semicursieră inventată.

Anul 1916 a fost unul revoluționar în istoria bicicletei, fiind anul înființării companiei Arnold & Schwinn, devenită din 1960 Schwinn Bicycle Company, una dintre cele mai mari companii producătoare de biciclete, precum și unul dintre sponsorii echipelor de curse cicliste.



În 1929 apare bicicleta Lindy, cu aripi la roți, numele ei venind de la americanul Charles Lindberg, primul om care a traversat cu avionul Oceanul Atlantic, în mai 1927. În 1933, Schwinn introduce camere speciale la pneuri, asemănătoare cu cele de la motocicletă, bicicletele fiind

accesibile aproape tuturor copiilor din America. Acum încep să apară bicicletele special făcute pentru copii de compania Sears, "Șoimul negru" fiind un model care până în 1950 a fost prezent pe piața bicicletelor pentru cei mici. Tot compania Sears, în 1966, a deschis "epoca spațiului" în industria bicicletelor, mai ales cele pentru copii, modelele fiind tot mai aerodinamice, făcute din metale foarte ușoare (crom și aluminiu), vopsite în culorile roșu strălucitor - pentru băieți și albastru - pentru fete.

Între anii 1960 și 1970 apar și se dezvoltă bicicletele cu mai multe viteze, construite de compania Schwinn. Tot această firmă este printre primii creatori ai celebrului model pentru copii BMX, mai târziu înlocuit de mult mai performanta bicicleta Mountain Bike.

I. SCOPUL CONCURSULUI

- Promovarea unui mod de viață sănătos prin mișcare;
- Prevenirea producerii accidentelor de circulație în rândul elevilor, prin însușirea corectă a regulilor de circulație și respectarea acestora
- Verificarea gradului de pregătire a elevilor în parcurgerea poligonului tehnico-aplicativ.

II. PROBELE CONCURSULUI

- Cunoașterea regulilor de circulație, istoria bicicletei, specificații despre biciclete și detalii despre organizatori - probă teoretică (chestionar tip grilă);
- Parcurgerea unui traseu cu bicicleta în poligon – proba practică

III. PARTICIPAREA LA CONCURS

La ediția a VIII - a, 2017 vor participa următoarele județe:

Arad, Argeș, Bacău, Bistrița - Năsăud, Bihor, Brașov, București, Braila, Caraș - Severin, Constanța, Cluj, Dolj, Dâmbovița, Gorj, Galați, Hunedoara, Iași, Mehedinți, Mureș, Maramureș, Prahova, Sălaj, Sibiu, Suceava, Satu-Mare, Timiș, Vaslui, Vâlcea.

La concursul „CUPA DHS”, vor participa:

Elevi din clasele V-VIII, unde fiecare echipă va fi alcătuită din 4 membri, obligatoriu 2 băieți și 2 fete, după cum urmează:

- un băiat și o fată din clasele V-VI;
- un băiat și o fată din clasele VII-VIII;

Important: Un elev(ă) cu vârsta mai mică poate înlocui un elev(ă) de la clasă mai mare (ex: un băiat (fată) din clasa a IV poate fi înscris la clasa V-VI sau un băiat (fată) din clasa a V-VI poate fi înscris la clasa VII-VIII). Invers este exclus

Participarea la cele două probe ale concursului este obligatorie pentru toți membrii echipei.

Echipele vor fi însoțite de către un profesor al școlii înscrise.

La toate etapele concursului, membrii echipei vor face parte, din aceeași unitate școlară.

Pentru stabilirea clasamentului final se vor lua în calcul rezultatele obținute de toți membrii echipei.

Participarea la toate fazele concursului se va face pe bază de:

- tabel nominal semnat și ștampilat de conducerea școlii (cf. anexă);
- carnet de elev cu fotografia ștampilată și viză anuală, sau alt document cu fotografie care să ateste identitatea concurentului.

IV. ORGANIZAREA CONCURSULUI

Se organizează de către M.E.N. în parteneriat cu M.A.I.-I.G.P.R.; Federația Română Sportul Pentru Toți; Eurosport DHS S.A.; Crucea Rosie Română; Primăriile locale; C.S. DHS Silver Fox Deva; Direcțiile Județene pentru Tineret și Sport și Consiliul Județean Hunedoara.

Etapele de desfășurare:

- etapele județene se organizează de Clubul Sportiv DHS Silver Fox Deva sau de alte echipe desemnate de organizatori în parteneriat cu Primăriile, Inspectoratele Județene Școlare, Direcțiile Județene pentru Tineret și Sport, Palatele Copiilor și Asociațiile Județene Sportul Pentru Toți și se va desfășura în orașele reședință de județe, începând cu ora 15,00 în locațiile comunicate de organizatori (pot participa un număr nelimitat de echipe - înscrierile se fac cu cel puțin 5 zile înaintea desfășurării etapei județene la e-mail silverfoxdodi@yahoo.com

Important: Etapa județeană se va organiza doar dacă, cu 5 zile înainte de data desfășurării, sunt înscrise minim 10 echipe. Dacă sunt înscrise mai puține echipe se poate organiza concursul fără a se acorda premii.

- etapa națională se organizează de **M.E.N.** în parteneriat cu Primăria Municipiului Pitești; Inspectoratul Școlar al Județului Argeș, C.S. DHS Silver Fox Deva, Inspectoratul General al Poliției Române; Inspectoratul Județean de Poliție Argeș; Federația Română Sportul Pentru Toți, Direcția Județeană pentru Tineret și Sport Argeș; Crucea Roșie Argeș; Eurosport DHS,
- (participă echipele câștigătoare la etapa județeană) – în luna iulie, în Municipiul Pitești, conform calendarului competițional (cf.anexa)

Fiecare organizator va face promovare locală pentru concurs prin toate sursele media posibile.

Detalii și informații suplimentare se găsesc și pe site-ul: www.dhsbike.ro

V. DESFĂȘURAREA CONCURSULUI

Organizatorii vor asigura, prin reprezentanții lor, detaliile tehnice privind buna desfășurare a concursului.

Coordonarea și arbitrajul concursului la etapa națională va fi asigurată de un juriu alcătuit din reprezentanți ai M.E.N. , M.A.I.- I.G.P.R., F.R.S.P.T., EUROSPORT DHS S.A. și C.S.DHS SILVER FOX Deva.

Organizatorii vor oferi premii și cadouri tuturor participanților (elevi și profesori).

Premierea participanților la etapa județeană va fi asigurată de către EUROSPORT DHS S.A. ,D.J.T.S., F.R.S.P.T., parteneri și sponsori.

Premierea participanților la etapa națională va fi asigurată de către M.E.N., EUROSPORT DHS S.A., F.R.S.P.T, D.J.T.S. ARGES, parteneri și sponsori.

VI. DESCRIEREA PROBELOR

La toate probele concursului, fiecare echipă poate acumula un număr de puncte de penalizare, pe baza însumării punctelor de penalizare ale celor două probe urmând să se facă clasamentul general.

Echipa care va acumula cel mai mic număr de puncte de penalizare va ocupa primul loc în clasament și va participa la etapa națională a concursului. În caz de egalitate de puncte de penalizare la primele trei locuri se va organiza o probă de departajare, constând în parcurgerea poligonului de către un singur membru al echipei, iar în cazul că egalitatea persistă se va relua proba de către un alt elev din echipă.

Cele două probe ale concursului se vor desfășura în ordinea stabilită de organizatori.

1. Proba teoretică: Cunoașterea regulilor de circulație, istoria bicicletei, specificatii despre biciclete si despre organizatori.

- Participarea la această probă se va face prin completarea de către fiecare echipă, a unui chestionar cu minim 10 întrebări, în zece minute.
- Chestionarele pentru etapa județeană și națională vor fi întocmite de către C.S. DHS Silver Fox Deva împreună cu Palatul Copiilor Deva.
- Fiecare întrebare cu răspuns greșit, incomplet sau fără răspuns va primi 5 puncte penalizare.
- Bibliografia necesară pentru proba teoretică, se va găsi cel puțin pe site-ul www.dhsbike.ro

2. Proba practică: Parcurgerea unui traseu cu bicicleta, în poligon:

Poligonul se va amenaja cu cele 9 obstacole prezentate în continuare.

Proba va fi susținută individual de fiecare membru al echipei, care se va prezenta la start în ordinea înscrierii în tabelul de participare, având obligatoriu o bicicletă cu roți de minim 24”(inch), fără modificări la sistemul de construcție.

Echipele care nu au acest tip de bicicletă ca să poată susține această probă, vor primi de la organizator.

Important!

Pentru proba teoretică:

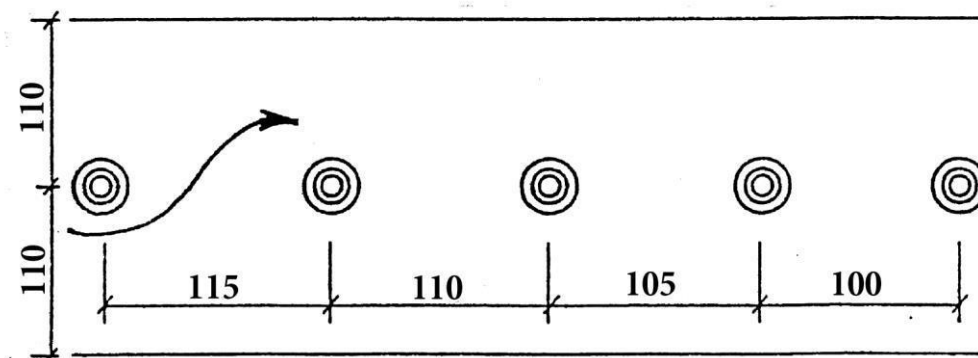
Organizatorii au dreptul de a combina întrebările din bibliografie. Deci ele pot fi formulate sub alta formă, însă având răspunsul aflat în bibliografie.

Întrebările pot avea unul, mai multe sau nici un răspuns corect.

Pentru proba practică:

Organizatorii au dreptul de a stabili și aranja în poligon ordinea probelor cum doresc, nu neapărat în ordinea care apar prezentate în regulament.

1. Slalom printre jaloane:



Cele 5 jaloane vor fi așezate în linie dreaptă, la distanța măsurată din centrul conului (conform schiței) de 115 cm., 110 cm., 105 cm. și 100 cm., în ordine descrescătoare, pe sensul de deplasare și vor fi mărginite de un marcaj lateral, situat la 110 cm. distanță de o parte și de alta a șirului de jaloane.

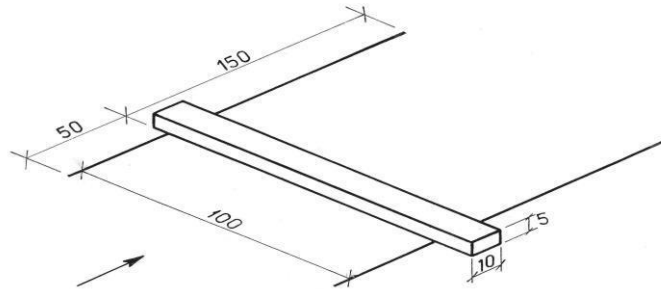
Concurentul va intra în slalom prin dreapta, ocolind jaloanele fără să le deplaseze.

Penalizări:

- intrarea prin stânga în slalom = 5 puncte.
- evitarea, doborârea sau deplasarea unui jalon = 5 puncte;
- evitarea, doborârea sau deplasarea a doua jaloane = 10 puncte, s.m.d.;
- depășirea marcajului lateral = 5 puncte;
- atingerea solului cu un picior = 5 puncte;
- atingerea solului cu ambele picioare = 10 puncte;
- căderea de pe bicicletă = 10 puncte;
- evitarea obstacolului = 50 puncte.



2. Săritura:



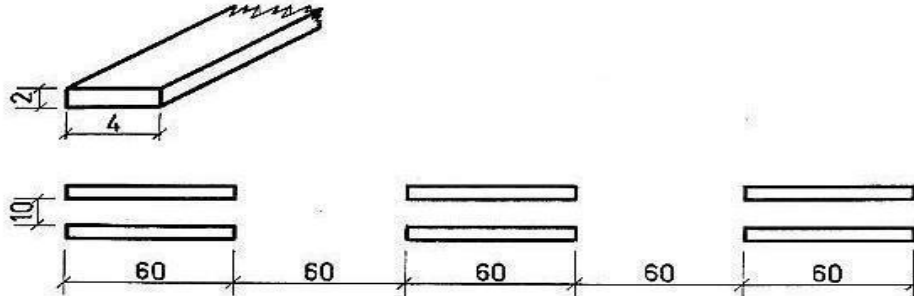
Concurentul trebuie să sară cu roata din față peste obstacolul format dintr-o bară prismatică cu lungimea de aproximativ 110 cm, lățimea de 10 cm și înălțimea de 5 cm, așezată transversal pe un culoar cu lungimea de 200 cm și lățimea de 100 cm (conform schiței), fără să atingă obstacolul sau să depășească marcajul care delimitează culoarul.

Penalizări:

- atingerea obstacolului cu roata din față = 5 puncte;
- depășirea marcajului lateral = 5 puncte;
- atingerea solului cu un picior = 5 puncte;
- atingerea solului cu ambele picioare = 10 puncte;
- căderea de pe bicicletă = 10 puncte;
- evitarea obstacolului = 50 puncte.



3. Trecerea printr-un coridor format din trei perechi de scândurele:



Scândurelele lungi de 60 cm. vor fi așezate pe direcția de deplasare, la 60 cm. o pereche de alta, lățimea coridorului fiind de 10 cm.

În timpul trecerii prin coridor concurentul nu trebuie să deplaseze scândurelele sau să evite culoarul format din perechea de scândurele.

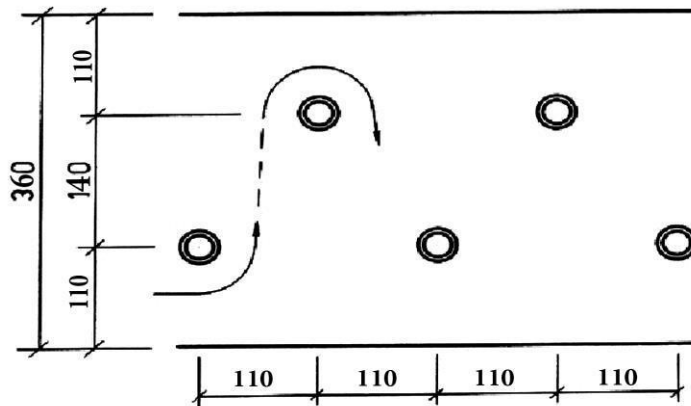
Penalizări:

- deplasarea unei scândurele = 5 puncte;
- deplasarea unei perechi de scândurele = 10 puncte;
- evitarea culoarului unei perechi de scândurele = 10 puncte;
- evitarea culoarului a două perechi de scândurele = 20 puncte;
- atingerea solului cu un picior = 5 puncte;
- atingerea solului cu ambele picioare = 10 puncte;
- căderea de pe bicicletă = 10 puncte;
- evitarea obstacolului = 50 puncte.



Nota: Prin evitarea culoarului perechii de scândurele se înțelege evitarea trecerii cu ambele roți ale bicicletei prin coridorul (intervalul) de 10 cm dintre două scândurele.

4. Slalom printre jaloane așezate în zig zag:



Obstacolul este format din 5 jaloane, așezate în zig-zag, pe două rânduri. Acestea vor fi mărginite la distanța de 110 cm. de un marcaj lateral. Intervalul dintre cele două rânduri este de 140 cm., iar distanța dintre două jaloane pe aceeași direcție, distanța măsurată din centrul bazei jalonului (conform schiței) este de 110 cm.

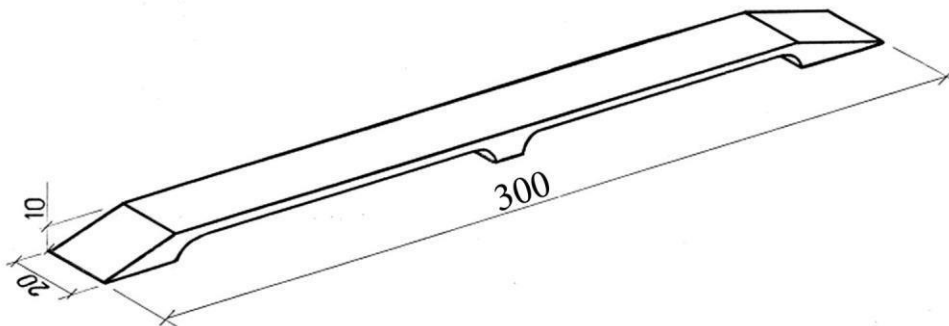
Intrarea în slalom se va face prin dreapta primului jalon.

Penalizări:

- evitarea, doborârea sau deplasarea unui jalon = 5 puncte;
- evitarea, doborârea sau deplasarea a două jaloane = 10 puncte, s.m.d.;
- depășirea marcajului lateral = 5 puncte;
- atingerea solului cu un picior = 5 puncte;
- atingerea solului cu ambele picioare = 10 puncte;
- căderea de pe bicicletă = 10 puncte;
- evitarea obstacolului = 50 puncte.



5. Trecerea pe punte:



Puntea, așezată la 10 cm de sol este formată dintr-o scândură cu lungimea de cel puțin 300 cm și lățimea de 20 cm.

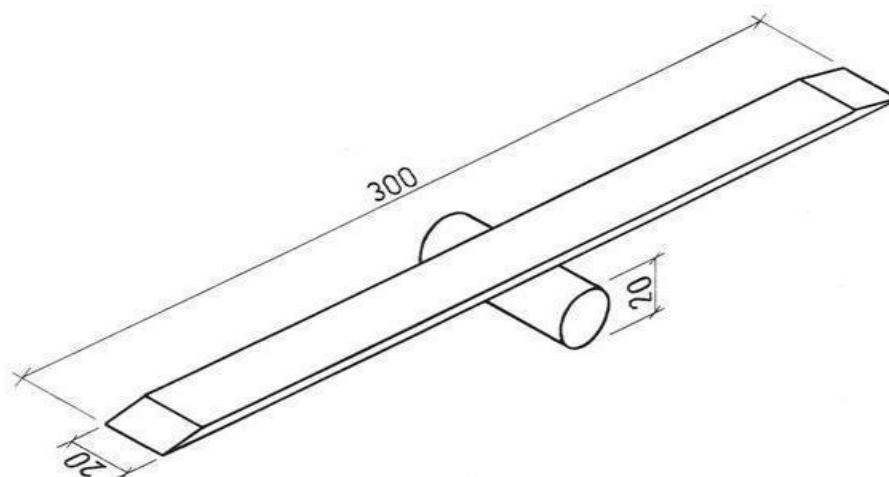
Concurentul trebuie să traverseze obstacolul de la un capăt la celălalt, fără să coboare cu bicicleta în lateral.

Penalizări:

- căderea de pe obstacol cu o roată = 5 puncte;
- căderea de pe obstacol cu ambele roți = 10 puncte;
- atingerea solului cu un picior = 5 puncte;
- atingerea solului cu ambele picioare = 10 puncte;
- căderea de pe bicicletă = 10 puncte;
- evitarea obstacolului = 50 puncte.



6. Cumpăna.



Obstacolul este format dintr-o scândură lungă de cel puțin 300 cm și lată de 20cm, așezată pe un suport cilindric cu diametrul de 20 cm.

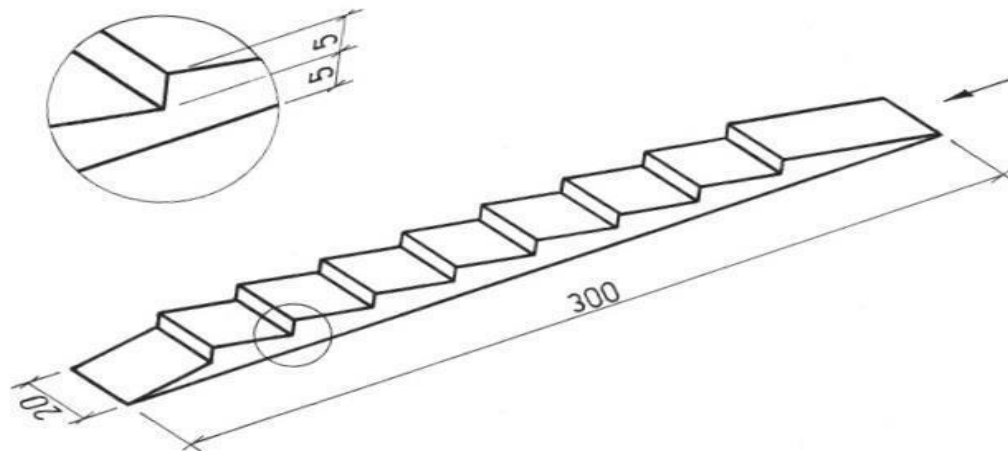
Concurentul trebuie să parcurgă întreaga lungime a scândurii fără să iasă cu bicicleta, înainte de capătul acesteia.

Penalizări:

- căderea de pe cumpănă cu o roată = 5 puncte;
- căderea de pe cumpănă cu ambele roți = 10 puncte;
- atingerea solului cu un picior = 5 puncte;
- atingerea solului cu ambele picioare = 10 puncte;
- căderea de pe bicicletă = 10 puncte;
- evitarea obstacolului = 50 puncte.



7. SCÂNDURA CU SUPRAFAȚA DENIVELATĂ (ZIMȚATĂ).



Obstacolul, cu lungimea de cel puțin 300 cm și lățimea de 20 cm, are pe suprafața superioară aproximativ 7-9 profile tăiate asemănător unor dinți de ferăstrău.

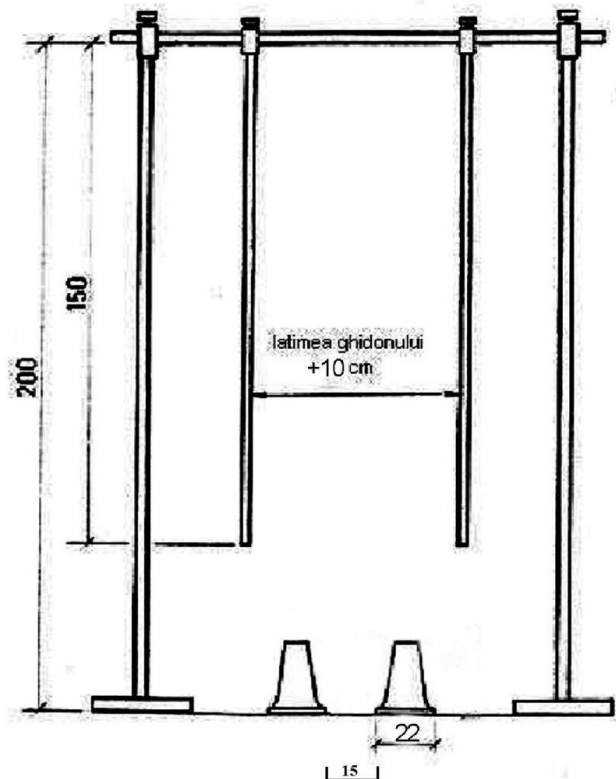
Concurentul trebuie să străbată obstacolul fără să coboare cu bicicleta înainte de capătul acestuia.

Penalizări:

- căderea de pe obstacol cu o roată = 5 puncte;
- căderea de pe obstacol cu ambele roți = 10 puncte;
- atingerea solului cu un picior = 5 puncte;
- atingerea solului cu ambele picioare = 10 puncte;
- căderea de pe bicicletă = 10 puncte;
- evitarea obstacolului = 50 puncte.



8. POARTĂ CU BARE MOBILE.



Concurentul trebuie să treacă printre cele două bare mobile fixate la o distanță, între ele, egală cu lățimea ghidonului bicicletei cu care se concurează, plus 10 cm, fără să le atingă.

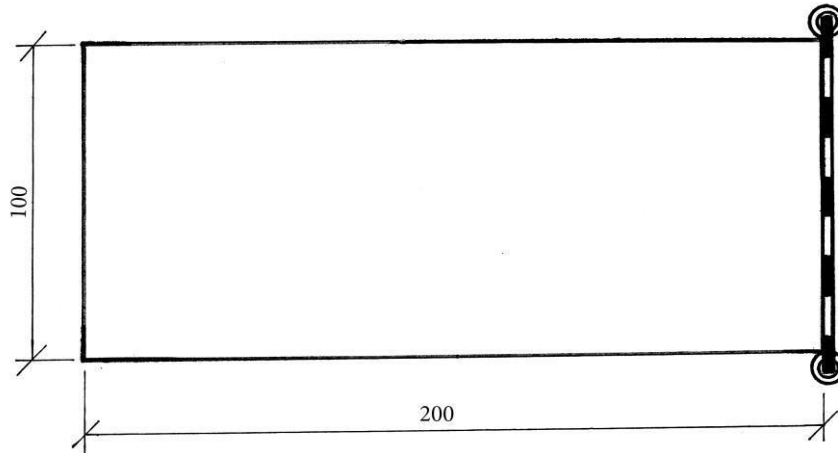
De asemenea, concurentul va trebui să treacă și printre cele două jaloane de la baza porții, amplasate la 15 cm unul de altul (baza de jos), fără să le deplaseze.

Penalizări:

- atingerea unei bare = 5 puncte;
- atingerea ambelor bare = 10 puncte;
- deplasarea unui popic = 5 puncte;
- deplasarea ambelor popice = 10 puncte;
- atingerea solului cu un picior = 5 puncte;
- atingerea solului cu ambele picioare = 10 puncte;
- căderea de pe bicicletă = 10 puncte;
- evitarea probei = 50 puncte.



9. Spațiul de oprire:



Spațiul în care concurentul va trebui să oprească și să coboare cu ambele picioare, fără a-l depăși, are forma unui dreptunghi cu laturile de 100x200 cm. Pe latura opusă intrării în obstacol se află o stinghie având dimensiunile 2,5 x 5 x 110 cm, sprijinită pe doi suportți, la o înălțime de aproximativ 35 cm față de sol, pe care concurentul va avea grijă să nu o doboare la oprire.

Penalizări:

- ieșirea din spațiu cu o roată = 5 puncte;
- ieșirea din spațiu cu ambele roți = 10 puncte;
- doborârea stinghiei = 5 puncte;
- ieșirea din spațiu cu un picior = 5 puncte;
- ieșirea din spațiu cu ambele picioare = 10 puncte;
- necoborârea ambelor picioare = 5 puncte;
- căderea de pe bicicletă = 10 puncte;
- evitarea probei = 50 puncte.



DE REȚINUT:

- Ordinea amplasării obstacolelor în poligon va fi stabilită de juriu;
- distanța minimă între obstacole va fi de minim 250 cm;
- Intoarcerea bicicletei pentru reluarea intrării în obstacol se penalizează cu 10 puncte;
- obstacolele deplasate ori doborâte de concurenți în timpul probei, vor fi reșezate după comunicarea punctelor de penalizare juriului, respectiv înaintea intrării următorului concurent;
- în cazul unei defecțiuni tehnice a bicicletei, apărute pe traseu, participantul va opri și va anunța verbal „defecțiune” pentru a fi reluată proba din punctul de start; În cazul în care juriul nu confirmă defecțiunea, concurentul va continua proba din locul opririi, primind o penalizare de 10 puncte.
- căderea de pe bicicletă se consideră atunci când ghidonul atinge solul;
- la terminarea probei, juriul va anunța punctele de penalizare acumulate pentru fiecare concurent și totalul penalizărilor acumulate de întregul echipaj.

Notă: În cazul unui număr mare de participanți comisia de organizare poate decide eliminarea sau stabilirea unor probe din poligon și/sau concurs.

Persoane și date de contact:

- | | |
|--------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. Marius Pantilimon | 0722335157 |
| 2. E-mail | silverfoxdodi@yahoo.com
gelu.fona@dhsbike.ro |
| 3. Fax | 0254221644 |
| 4. Florin Firescu | 0763653510 |
| 5. Palatul Copiilor Deva | 0254215720 |
| 6. Eurosport DHS | www.dhsbike.ro |